Das Angarienrecht

Auszug

aus einer Schrift zur Erlangung der juristischen Doktorwürde bei der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Schlesischen Friedrich-Wilhelm-Universität zu Breslau

Vorgelegt von

Ludwig Scholz

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Breslau 1927

Druck von Hugo Reiße, Schweidnitz.

Gedruckt mit Genehmigung
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Breslau

Berichterstatter: Professor Dr. Heilborn.

Der Begriff des Angarienrechts in der völkerrechtslichen Literatur ist bestritten.

In der allgemeinen Bedeutung des Wortes versteht die Mehrzahl der Völkerrechtslehrer unter Angarie nichts anderes, als die Verwendung fremden beweglichen Eigentums durch einen Staat für seine eigenen Zwecke. Verfasser prüft die Etymologie des Wortes Angarie und stellt fest, daß der Ursprung des Wortes Angarie im altpersischen „gara" zu suchen ist, das einen erzwungenen Dienst bezeichnete. Von den Juden übernommen, kam das Wort zu den Griechen. Aus dem griechischen „angara" bildeten die Römer das Wort angaria und bezeichneten damit zunächst den Transport von Waffen, Lebensmitteln und Truppen, bald aber alle Zwangsanforderungen, bis schließlich bei dem immer größer werdenden Bedarf an Seeschiffen, etwa seit dem 12. Jahrhundert, das jus angariae nur noch ausschließlich das Recht der Beschlagnahme von Schiffen bezeichnete und seine anderen Bedeutungen verlor.

Zu Beginn der Neuzeit rechtfertigten die Schriftsteller die Beschlagnahmungen von Seeschiffen fremder und eigener Untertanen für Entdeckungsfahrten und Seekriege seitens der Staatsoberhäupter unter Berufung auf das jus angariae, und von dieser Zeit an dürfen wir unter Angarienrecht nur noch die Requirierung von Seeschiffen verstehen.

Bei der Frage, ob das Angarienrecht als völkerrechtlich anerkanntes Rechtsinstitut anzusehen ist, ist wiederum auf seine geschichtlichen Grundlagen zurückzugehen.

Aus dem Altertum sind Fälle bekannt, die als Beispiele für das Vorhandensein der modernen Angarie in ihrer Spezialanwendung auf Schiffe anzusehen sind. Xenophon schreibt, daß bei dem Rückzuge der 10000 Griechen Schiffe beschlagnahmt wurden. Zu Zwecken des Korntransports für die Elefanten von Memphis ließ der königl. Oekonomos i. Jahre 300 v. Chr. ein Schiff zwangsweise requirieren.

Kaiserliche Rescripte und Konstitutionen legten den Besitzern von Schiffen die Pflicht auf, ihre Schiffe zur Bewerkstelligung der Getreidezufuhr zur Verfügung zu stellen. Diese Rechtsätze sind ins Corpus Juris Justinianeum aufgenommen und als die wichtigsten Grundlagen für die Ausbildung des Angarienrechts anzusehen.

Als zu Beginn der Neuzeit der Umfang der vorgenommenen Schiffsbeschlagnahmungen unerträglich wurde, begannen die Staaten das Recht dieser Zwangsmaßnahme vertraglich zu regeln. Aus diesen Vereinbarungen entnehmen wir den Inhalt und Umfang des Angarienrechts. Das anfangs ohne Entschädigung ausgeübte Recht wird im Art. 16 des preußisch-amerikanischen Vertrages im Jahre 1799 erstmalig gegen Entschädigung als erlaubte Maßnahme anerkannt und bald folgten auch

andere Staaten. Wurden zunächst, etwa bis zum Jahre 1798/99, Schiffe der eigenen und fremden Untertanen auf Grund des Angarienrechts beschlagnahmt, so brachte die Entwicklung des innerstaatlichen Rechts eine Aenderung dahin, daß Requisitionen von Schiffen eigener Untertanen nicht mehr unter Berufung auf das völkerrechtliche Institut des Angarienrechts, sondern auf Grund innerstaatlicher Gesetzgebung erfolgten. —

Bei der weiteren Betrachtung des Angarienrechts auf fremde Schiffe ist zwischen solchen feindlicher und neutraler Flagge zu unterscheiden.

Während ein Recht auf Beschlagnahme feindlicher Schiffe auf Grund des VI. Haager Abkommens und der bei Ausbruch des Weltkrieges getätigten Praxis der Staaten ohne Bedenken anerkannt werden muß, ist die Beantwortung der Frage, ob das Angarienrecht auf neutrale Handelsschiffe als völkerrechtliches Institut anzuerkennen ist, eine schwierigere.

Auf Grund angestellter Untersuchung zeigt Verfasser, daß sich mit Ausnahme ganz weniger alle Vertrag schließenden Parteien für eine Anerkennung des Angarienrechts entschieden haben, und daß die Ausübung dieses Rechts seit Ende des 19. Jahrhunderts in den meisten Freundschafts- und Handelsverträgen vertraglich zugestanden ist.

Noch deutlicher als die Verträge zeigt die Staatenpraxis die Anerkennung des Angarienrechts. Ende Dezember 1870 beschlagnahmte der Befehlshaber einer deutschen Truppenabteilung sechs englische Kohlenschiffe in der Seine bei Duclair. In dem aus Anlaß dieses Vorfalls folgenden Notenwechsel zwischen dem norddeutschen Bund und der englischen Regierung berief sich Bismarck auf das „jus angariae". Im Verlaufe des Weltkrieges requirierten die Regierungen der Vereinigten Staaten, Großbritanniens und Frankreichs Schiffe verschiedener neutraler Staaten, und Staatsmänner wie M. Balfour (Memorandum vom 5. IV. 1918) und M. Wilson traten unter Berufung auf „altes aber keineswegs veraltetes Recht" für die Rechtmäßigkeit des Angarienrechts ein.

Auch Italien, das in Verträgen die weitgehendsten Erleichterungen für die Handelsschiffahrt vereinbart hatte, machte, wie auch Portugal und Spanien, während des Weltkrieges vom Angarienrecht ausgiebig Gebrauch.

Von den Schriftstellern vertritt über die Frage der Berechtigung des Angarienrechts fast jeder Schriftsteller seine eigene Meinung. Von zahlenmäßig nur wenigen Schriftstellern wird es gänzlich abgelehnt. Unter den Verteidigern des Angarienrechts herrscht immerhin Streit über die Voraussetzungen, von denen die Rechtsmäßigkeit abhängig gemacht werden soll. Verfasser gruppiert die Schriftsteller nach einzelnen Gesichtspunkten und versucht so festzustellen, welche Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Angarienrechts gefordert werden. In allen Gruppen finden wir als erste Forderung die Zahlung einer Entschädigung aufgestellt, die allgemein anerkannte zweite Voraussetzung „Notwendigkeit" bleibt Gegenstand großer Meinungsverschiedenheiten, da die einen eine „Notwendigkeit" schlechthin, die andern eine qualifizierte „Notwendigkeit" fordern.

Von Beschlüssen, die sich auf das Angarienrecht beziehen und anläßlich internationaler Konferenzen gefaßt wurden, ist anzuführen, daß sich das Institut de Droit international im Jahre 1898 gegen das Angarienrecht ausgesprochen hat. Doch als im Jahre 1906 bei der Erörterung des

Entwurfs über „Règlements sur la neutralité", auf Anraten des Berichterstatters ein Artikel aufgenommen werden sollte, der die bereits 1898 ausgesprochene Unterdrückung des Angarienrechts bestätigen sollte, wurde die Abstimmung über diesen Punkt hinausgezogen. Diese Tatsache gibt zur Vermutung Anlaß, daß sich die Meinung der Mehrzahl der Mitglieder des Institut de droit international zugunsten der Anwendbarkeit des Angarienrechts geändert hatte.

Auf der Haager Konferenz im Jahre 1907 wurde der Vorschlag der französischen Delegation, das Angarienrecht auf die Seehandelsschiffe ausdrücklich anzuerkennen, zwar abgelehnt, andererseits ist auch dem deutschen Gegenvorschlag, das Angarienrecht als unrechtmäßig zu verurteilen, kein Gehör geschenkt worden. Daraus schließt Verfasser, daß auch die Verhandlungen auf internationalen Konferenzen mehr für als gegen die Anwendbarkeit des Angarienrechts sprechen.

Im letzten Teil seiner Arbeit rechtfertigt Verfasser das Angarienrecht vom Gesichtspunkte der territorialen Souveränität aus und vertritt die Ansicht, daß es gleichgültig ist, ob das Angarienrecht von einem Kriegführenden oder Neutralen, ob es in Kriegs- oder Friedenszeiten angewandt wird. Nur auf hoher See ist seine Ausübung unmöglich, doch im feindlichen besetzten Gebiete steht sie dem Okkupanten wiederum zu.

Gegenstand des Angarienrechts sind nur neutrale Schiffe. Als Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Rechts, stellt Verfasser eine „Notwendigkeit" auf, fordert jedoch keine „qualifizierte Notwendigkeit", deren unparteiische Feststellung nie gelingen dürfte.

Als Ergebnis seiner Untersuchungen stellt Verfasser folgendes fest:

1. Ein Angarienrecht auf Handelsschiffe der eigenen Flagge gibt es heute nicht mehr. Requisitionen von Schiffen dieser Art werden durch innerstaatliches Recht, nicht durch das Völkerrecht gerechtfertigt.

2. Das Angarienrecht auf feindliche Handelsschiffe hat seine Regelung in den Artikeln 2 u. 3 des VI. Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907 gefunden und ist als solches anerkannt.

3. Das tatsächlich bestehende Angarienrecht in Ansehung neutraler Schiffe ist mit dem seit Beginn der Neuzeit entwickelten identisch geblieben. Sein Inhalt ist noch durch völkerrechtliche Vereinbarungen eindeutig festzulegen. Wünschenswert erscheint es, daß hierbei die Aufmerksamkeit auf Schaffung eines jeweils möglichst uninteressierten Schiedsgerichts, das eventuell schon über das Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen, besonders aber über die Höhe der Entschädigungssumme zu entscheiden haben wird, gelenkt wird.

Folgende Definition des Angarienrechts hält Verfasser für die richtige:

Das Angarienrecht ist das Recht eines Staates in Kriegs- und Friedenszeiten, bei Vorliegen einer Notwendigkeit Schiffe fremder Untertanen, die sich innerhalb seiner Gebietshoheit befinden, auf Grund seiner territorialen Souveränität für sich zu verwenden.

Die Verwendung kann im Gebrauch und in der Zerstörung bestehen. Eine Entschädigung, die auch das „lucrum cessans" umfaßt, ist an die Eigentümer und Mannschaften der Schiffe zu zahlen.